Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/3762

08. 02. 96

Antrag

der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS

Schienenwegesicherungsgesetz (SWSG)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Erwägung, daß

- jährlich mit rd. 3 000 Toten durch krebserregende Autoabgase gerechnet werden muß und allein Dieselruß für 63 % des Krebspotentials der Außenluftschadstoffe verantwortlich gemacht wird,
- der Straßenverkehr für rd. 72 % der Kohlenmonoxid-Emissionen verantwortlich ist, die Herz- und Kreislaufkranke beeinträchtigen und bei schwangeren Frauen zu Schädigungen des Fötus führen können,
- der Straßenverkehr für rd. 60 % der Stickstoffdioxidemissionen verantwortlich ist, die Wald und Boden versauern, die Anfälligkeit für Entzündungen des Atemtrakts erhöhen und bei Asthmatikern die Anfälligkeit für Bronchialverengungen erhöhen können,
- rd. 90 % der Kohlendioxid-Emissionen des Verkehrsbereichs vom Straßenverkehr stammen,
- der Energieverbrauch je beförderter Person oder pro Tonne beförderter Ware im Straßenverkehr bei mehr als dem Fünffachen des Transports auf der Schiene liegt,
- die Straße etwa dreimal soviel Grund und Boden frißt wie ein ebenso leistungsfähiger Schienenstrang,
- 1995 durchschnittlich 2 % mehr Menschen und 4 % mehr Waren als 1994 in Deutschland hin- und herbewegt werden, der Gütertransport der Deutschen Bahn AG (DB AG) 1995 gegenüber 1994 stagniert und die Lkw-Speditionen einen Zuwachs von 5,1 % verzeichnen,
- der Lkw-Verkehr bis zum Jahre 2010 um 95 % zunehmen soll, im grenzüberschreitenden Verkehr sogar um 140 %,
- 1994 auf Deutschlands Straßen weit mehr als 9 800 Menschen starben und weit mehr als 516 000 verletzt wurden,

- die meisten Bürgerinnen und Bürger laut Umfragen sofort auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen würden, wenn das Angebot akzeptabel wäre,
- die inzwischen zweijährigen Erfahrungen mit der DB AG und mit der neuen Eisenbahn-Gesetzgebung die schlimmsten Befürchtungen von Kritikern und Kritikerinnen der Bahnreform dahin gehend bestätigen, daß sich die Bahn durch massive Streckenstillegungen aus der Fläche zurückzieht,
- die DB AG neue unternehmerische Freiheiten wie befürchtet nicht nutzt, um eine grundsätzliche Alternative zum umweltzerstörenden Straßenverkehr aufzubauen,

verfolgt der Deutsche Bundestag das Ziel,

- die Zerschlagung des Eisenbahnnetzes durch die DB AG zu verhindern,
- das Eisenbahnnetz der Bundesrepublik Deutschland in seiner Gesamtheit zu erhalten und auszubauen, um so den Schienenverkehr als leistungsfähige Alternative zum gesundheits- und klimazerstörenden Straßenverkehr zu etablieren,
- den Neubau von Industriegleisen voranzutreiben,
- den Einfluß von Vertretern der konkurrierenden Verkehrsträger auf die DB AG zu unterbinden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Entwurf für ein Schienenwegesicherungsgesetz (SWSG) vorzulegen, dem die Zielvorstellung einer „Flächenbahn" zugrunde liegt und der die folgenden Punkte berücksichtigt:

1. Stillegungsmoratorium

   Die Unternehmenspolitik der DB AG zielt konzeptionell auf die Zerschlagung der Bahn in der Fläche, verbunden mit umfangreichen Streckenstillegungen. Der leichtfertigen Aufgabe von Infrastruktureinrichtungen in der Fläche, die für die ökologisch gebotene Konzeption einer „Flächenbahn" dringend erforderlich sind, muß auf gesetzlichem Wege schnellstmöglich ein Riegel vorgeschoben werden.

   Angesichts der durch die Bahnreform initiierten massiven Umbrüche ist die Schienenwegeinfrastruktur durch ein fünfjähriges Moratorium generell vor Stillegung und Rückbau zu schützen. Dieses Stillegungsverbot bezieht sich auf die gesamte Eisenbahninfrastruktur des Bundes, also auch auf Bahnhöfe. Die betriebsnotwendigen Erhaltungsinvestitionen sind in diesem Zeitraum in vollem Umfang zu gewährleisten. Die seit dem 1. Januar 1994 genehmigten Stillegungen sind zu widerrufen.

   In diesem Sinne ist insbesondere § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, der die Stillegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen regelt, zu ändern.

   Das fünfjährige Moratorium ist zu nutzen, um eine grundlegende Reform der Eisenbahn- und Straßenbahn-Gesetzgebung in der Weise zu beschließen, daß der Schienenverkehr im

Fern- wie im Nahverkehr zu einer grundlegenden Alternative zum Straßenverkehr wird. Es müssen langfristig tragfähige Regelungen gegen die Zerschlagung der Bahn in der Fläche beschlossen werden.

2. Bahntrassenschutz

   Um der unwiederbringlichen Zerschlagung der Eisenbahn in der Fläche wirkungsvoll zu begegnen, ist neben dem Stillegungsmoratorium ein umfassender Schutz der Bahntrassen gesetzlich zu verankern.

   Für stillgelegte Eisenbahninfrastruktur ist generell ein Verbot der „Entwidmung" (Entplanfeststellung) gesetzlich zu verankern. Eine „betriebsfähige Vorhaltung der Infrastruktur" ist zu garantieren.

   Die Grundstücke der DB AG und anderer Bahninfrastrukturunternehmen dürfen nicht entwidmet und als Immobilie verkauft werden, sondern müssen vorläufig (Moratorium) als Ganzes erhalten bleiben! Ein Gleisrückbau ist nach Möglichkeit zu vermeiden.

   Ebenso sind Bauwerke wie Bahnhofsgebäude, Brücken und Bahnübergänge der Bahngesellschaften in ihrer Gesamtheit zu erhalten. Alle übrigen Gebäude der DB AG sollten durch ein fünfjähriges Moratorium zunächst vor einem übereilten Verkauf geschützt werden.

   Bahntrassen und andere Bahngrundstücke sollten in den kommunalen Flächennutzungsplänen als „Fläche für den Schienenverkehr" und in einem auf die Trasse beschränkten Bebauungsplan als „Verkehrsfläche für den Schienenverkehr" festgeschrieben werden. In den Landesentwicklungsplänen bzw. -programmen ist eine Festschreibung als „Vorrangfläche für den Schienenverkehr" vorzusehen.

   Die gesamten Kosten für notwendige Unterhaltungsarbeiten übernimmt der Bund.

3. Übertragung von Strecken der DB AG für den Schienenpersonennahverkehr

   Der § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen („Übertragung von Liegenschaften auf Dritte") ist so zu ändern, daß Gebietskörperschaften oder ein Zusammenschluß von Gebietskörperschaften („Aufgabenträger") von der DB AG die Übertragung jeder Strecke verlangen können, die für den Aufbau eines attraktiven Schienenpersonennahverkehrs notwendig ist.

   Die Streckenübernahme darf sich nicht an der vergangenen Nutzung orientieren. So sind auch Strecken kostenfrei zu übertragen, die von der DB AG zuletzt lediglich für den Güterzugverkehr genutzt wurden.

4. Betriebsform und Finanzierung der Schienenwegeinfrastruktur

   Zur Sicherung sowie zum weiteren Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Fläche ist es unerläßlich, den „Geschäftsbe-

reich Netz" der DB AG zügig aus dem Unternehmen auszugliedern und zunächst in Bundesvermögen zu überführen. Der Bund gründet zu diesem Zweck ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit dem Namen „Deutsche Bundesschiene".

Die Bahnstrecken, auf denen heute ICE-, EC/IC- und InterRegio-Verkehr stattfindet, verbleiben im Eigentum der „Deutschen Bundesschiene". Die übrigen Strecken (Regional- und Nahverkehrsnetz) werden in das Eigentum von zu gründenden Landesschienengesellschaften („Landesschiene Berlin-Brandenburg", „Landesschiene Hessen" etc.) übertragen.

Vorstand, Verwaltungsrat und die mittlere Führungsebene der „Deutschen Bundesschiene" und der Landesschienengesellschaften werden mit Personen besetzt, die ein Interesse an der Sicherung und am Ausbau der Schienenwege in der Fläche erkennen lassen und keine Verbindungen zu den konkurrierenden Verkehrsträgern sowie zu Banken und Versicherungsunternehmen haben.

Die Kosten für die Schienenwegeinfrastruktur der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes und der Länder, der privaten Eisenbahnen, sowie der Bahnen der Kommunen bzw. der kommunalen Zweckverbände werden grundsätzlich über den Bundeshaushalt finanziert. Folglich sind auch die Schienenwege der (kommunalen) Straßenbahnen, die zunehmend Aufgaben des regionalen Schienenverkehrs wahrnehmen, über den Bundeshaushalt zu finanzieren.

Die „Deutsche Bundesschiene", die Landesschienengesellschaften, die privaten Eisenbahnen und die Bahnen der Kommunen bzw. der kommunalen Zweckverbände führen eine getrennte Kostenrechnung durch für die Unterhaltung von Schienenwegen sowie für die Führung von Betriebsleit- und Sicherheitssystemen auf der einen Seite (Betriebskosten) und für den Bau von Schienenwegen auf der anderen Seite (Investitionskosten). Eine Überleitung von Subventionen von einem Bereich zum anderen ist unzulässig.

Zu den „Betriebskosten" zählen auch notwendige Ausbauinvestitionen in Nebenstrecken, um für den Güterverkehr tauglich zu sein und in der Regel eine Fahrtgeschwindigkeit außerhalb von Ortschaften von 120 km/h zu ermöglichen. Die Schieneninfrastrukturunternehmen sind zu verpflichten, diesen Streckenstandard zu erfüllen.

Die von den Infrastrukturunternehmen ausgewiesenen und von Wirtschaftsprüfungsgesellschaften bestätigten Betriebskosten werden vollständig aus dem Bundeshaushalt erstattet. Um der EG-Verordnung 440 zu genügen, wird ggf. formal ein Nutzungsentgelt erhoben, das dann von einer staatlichen Behörde – beispielsweise vom Eisenbahn-Bundesamt – getragen wird, da ein öffentliches Interesse besteht.

Auch die Investitionskosten in die Schienenwegeinfrastruktur übernimmt grundsätzlich der Bund. Über die Höhe der zur Verfügung gestellten Mittel entscheidet der Deutsche Bundestag mit Zustimmung des Bundesrats. Sie müssen allerdings min-

destens doppelt so hoch sein wie die Mittel, die Bund, Länder und Kommunen für den Straßenneubau bereitstellen.

Bundesländern, Kommunen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und kommunalen Verkehrsunternehmen steht es frei, weitere Mittel für den Ausbau von Schienenwegen zur Verfügung zu stellen.

Die „Deutsche Bundesschiene" erhält 10 % der Investitionsmittel des Bundes. Mindestens 70 % dieser Investitionssumme müssen für Infrastrukturvorhaben eingesetzt werden, die primär der Erschließung von Mittelzentren oder von Orten mit niedrigerer Einstufung dienen.

90 % der Bundesmittel stehen für Investitionskosten der übrigen Infrastrukturunternehmen zur Verfügung. Mindestens 70 % hiervon sind für Infrastrukturvorhaben zu bewilligen, die Unterzentren oder Orte mit niedrigerer Einstufung an das Schienennetz anbinden. Mindestens die Hälfte der Mittel sollten überdies für Investitionen außerhalb der 17 großen Wirtschaftszentren der Bundesrepublik Deutschland eingesetzt werden. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer sollte in etwa der Bevölkerungszahl entsprechen. Die Bewilligung der Mittel erfolgt auf Antrag der Infrastrukturunternehmen durch das Eisenbahn-Bundesamt im Einvernehmen mit den Verkehrsbehörden der Bundesländer.

Die Trassenvergabe erfolgt durch die Schieneninfrastrukturunternehmen mit Zustimmung von „Schienenweg-Beiräten" des Bundes (für die „Deutsche Bundesschiene") bzw. der Länder (für die übrigen Infrastrukturunternehmen). Die „Schienenweg-Beiräte" sind paritätisch zu besetzen mit „flächenbahnfreundlichen" Verkehrswissenschaftlerinnen und -wissenschaftlern und mit Vertreterinnen sowie Vertretern der Umweltverbände. Den Beiräten sind die Betriebskonzepte der an einer Trasse interessierten Bahnverkehrsunternehmen vorzulegen. Die Trassenvergabe erfordert die Zustimmung der betroffenen Beiräte.

Den Zuschlag muß das Bahnverkehrsunternehmen bekommen, dessen Betriebskonzept erwartungsgemäß den meisten Verkehr auf die Schiene verlagert. Im Personenverkehr ist insbesondere auf eine dichte Taktfolge und auf die Bedienung von Randstunden im Tagesverlauf (Abend- und Nachtverkehr) sowie am Wochenende zu achten.

5. Förderung von Industriegleisanschlüssen

Der Bund bezuschußt den Bau von Industriegleisanschlüssen mit 90 % der Investitionskosten. Die restlichen 10 % finanziert die verladende Wirtschaft. Länder bzw. Kommunen können diese Kosten übernehmen.

Es ist gesetzlich vorzusehen, daß Betriebe in Gewerbegebieten innerhalb von zehn Jahren an das Bahnnetz angeschlossen werden müssen. Ebenso sind Betriebe, die mehr als 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigen bzw. täglich durch-

schnittlich mehr als zehn Tonnen Fracht verladen, zu verpflichten, einen eigenen Gleisanschluß zu bauen.

6. Neues Management der DB AG

   Die Bundesregierung als Alleineigentümerin der DB AG wird aufgefordert, ein neues Management einzusetzen. Die Lobbyisten der konkurrierenden Verkehrsträger, der Bahnindustrie, der verladenden Wirtschaft sowie der Großbanken im Aufsichtsrat der DB AG müssen abberufen werden. Statt dessen soll die Regierung engagierte und profilierte Verfechter des Eisenbahnverkehrs in den Aufsichtsrat entsenden.

   Indirekt besteht so die Möglichkeit, den „alten Bundesbahn-Vorstand" abzulösen. Der Vorstand und die mittlere Führungsebene der DB AG sind mit Personen zu besetzen, die ein Interesse an der Sicherung und am Ausbau des Eisenbahnverkehrs in der Fläche erkennen lassen und keine Verbindungen zu den konkurrierenden Verkehrsträgern sowie zu Banken und Versicherungsunternehmen haben.

Bonn, den 6. Februar 1996

Dr. Winfried Wolf
Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

1. Der Rückzug der Bahn aus der Fläche: bewußte Strategie und nicht zufällige Marktentwicklung

   Die derzeit von der DB AG in die Wege geleiteten Streckenstillegungen sind die unmittelbare Konsequenz der Bahnreform und der mit dieser verbundenen verkehrspolitischen Konzeption. Wirtschaftsführer um die Deutsche Bank wollen der Eisenbahn angesichts der zunehmenden Überlastung der Straßeninfrastruktur eine eng begrenzte Rolle zubilligen. Damit wollen sie verhindern, daß die Bahn eine umfassende Alternative zu den in hohem Maße umweltbelastenden Verkehrsträgern Pkw und Lkw werden kann. Daher soll die Bahn weitgehend aus der Fläche zurückgedrängt werden.

   1.1 Die Väter der Bahnreform

   Hermann Josef Abs stand viele Jahrzehnte an der Spitze von Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bank. Wie kein anderer prägte der starke Mann der Großbank Wirtschaft und Wirtschaftspolitik Nachkriegsdeutschlands bis in die jüngste Zeit. Als eine von vielen Initiativen ging auch die Gründung des „Verkehrsforums Bahn" maßgeblich von ihm aus. Die mittlerweile in „Deutsches Verkehrsforum" umbenannte Wirtschaftsvereinigung wird von rd. 240 Unternehmen getragen und setzt sich für einen arbeitsteiligen Einsatz von Auto, Lkw, Bahn, Flugzeug und

Schiff ein. Neben der Deutschen Bank sind beispielsweise auch die befreundeten Großbanken Dresdner Bank und Commerzbank Mitglied im Verkehrsforum.

Hermann J. Abs war bis zu seinem Tode Ehrenvorsitzender des Lobbyclubs. „Er zählte zu den ersten Verfechtern der Bahnreform, einer privatwirtschaftlich organisierten Deutschen Bahn AG. Er erkannte ebenso frühzeitig, daß die mit dem ständigen Verkehrswachstum entstehenden Verkehrsprobleme nur durch enges Zusammenwirken aller Verkehrsträger zu lösen sind" (Deutsches Verkehrsforum 1995). 1992 warb die Deutsche Bank auf einem von ihr veranstalteten Verkehrs-Kongreß zusammen mit dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Dr. Günter Krause, für eine zügige Durchsetzung der Bahnreform.

Das Interesse der Großbanken und -versicherungen an einem Bestandsschutz für den klimazerstörenden Straßenverkehr liegt auf der Hand. Mit den Instrumenten Depotstimmrecht und Anteilsbesitz haben sie erheblichen Einfluß auf die großen Automobilkonzerne, die Zulieferindustrie, die Speditionen, Mineralölgesellschaften und die am Straßenbau verdienenden Baukonzerne. Und mit Krediten, Dividenden, Anlagemanagement etc. verdienen die Finanzhäuser massiv am Straßenverkehr.

Hochrangige Wirtschaftsführer setzten sich innerhalb des Verkehrsforums in der „Arbeitsgruppe Unternehmensstruktur einer künftigen Deutschen Bahn" zusammen und verständigten sich auf ein Reformkonzept. Für die Deutsche Bank saß deren langjähriger „Berufsaufsichtsrat" Günter Vogelsang in dem Gremium, damals noch gleichzeitig Aufsichtsratsvorsitzender der Muttergesellschaft (Veba AG) von Deutschlands größter Lkw-Spedition Schenker-Rhenus. Mit von der Partie war auch Ruhrgas-Chef Dr. Klaus Liesen, Aufsichtsratsmitglied der Deutschen Bank und des Versicherungsriesen Allianz sowie Aufsichtsratsvorsitzender der Volkswagen AG Paulitz 1994.

Die Vorschläge des Verkehrsforums für eine Bahnreform wurden weitgehend in den im Dezember 1991 vorgelegten Abschlußbericht der „Regierungskommission Bahn" übernommen. Vorsitzender der „Regierungskommission" war mit Günther Saßmannshausen ein Mann der Privatwirtschaft. Er sitzt in Aufsichtsräten der Automobilindustrie (Volkswagen AG und Continental AG), der Mineralölwirtschaft (Deutsche Shell AG) sowie in anderen Großkonzernen und Verbandsgremien (BDI). Zum anderen sitzt er in Beiräten der Dresdner Bank, der Allianz und der Westdeutschen Landesbank Girozentrale.

Auch die Kommissionsmitglieder Walther Leisler Kiep und Horst Albach weisen enge Verbindungen zu den Großbanken sowie zu konkurrierenden Verkehrsträgern der Bahn auf. Der über den Parteispendenskandal gestürzte ehemalige Bundesschatzmeister der CDU, Walther Leisler

Kiep, sitzt in einem Regionalbeirat der Deutschen Bank. Außerdem sitzt er im Aufsichtsrat der Volkswagen AG und ist Gesellschafter der Firma Gradmann & Holler, die den Automobilkonzern zu erheblichen Teilen versichert. Horst Albach war bis 1992 Aufsichtsratsmitglied der Dresdner Bank und sitzt im Aufsichtsrat der zum Daimler-Benz-Konzern gehörenden AEG.

Auch der Chef der DB AG, Heinz Dürr, verfügt über exklusive Verbindungen in die Finanzwelt. Das ehemalige Vorstandsmitglied der von der Deutschen Bank kontrollierten Daimler-Benz AG sitzt im Aufsichtsrat der Dresdner Bank sowie im zentralen Beirat des Allianz-Konzerns. Wie kein anderer kämpfte Heinz Dürr in der Öffentlichkeit für die politische Durchsetzung der Bahnreform. Und wie nie zuvor nahm die Verschuldung der Bahn während seiner Amtszeit zu. Der Verdacht liegt nahe, der „Privatwirtschaftler" an der Spitze des „Staatsbetriebs" habe vor der Reform bewußt die Verschuldung gefördert, da diese als stärkstes Druckmittel zur Durchsetzung der Reform diente und der Staat ohnehin die Schulden übernehmen sollte.

Neben Heinz Dürr fungierte ein weiteres Vorstandsmitglied von Bundesbahn und Reichsbahn als Exekutor der Reform: Finanzchef Diethelm Sack. Beide leiteten nämlich die „Deutsche Bahn Gründungsgesellschaft mbH", die seit 1993 die Vorarbeiten für die Gründung der Deutschen Bahn AG leistete. Die Deutsche Bank honorierte Sacks Bemühungen mit dessen Beförderung in den Frankfurter Beirat der Bank; Allianz und Münchener Rück stellten dem Bahn-Manager einen Aufsichtsratsposten bei einer gemeinsamen Tochtergesellschaft, der Frankfurter Versicherungs-AG, zur Verfügung.

Mit der Gründung der bundeseigenen DB AG im Jahre 1994 wurde der Automobillobbyist Günther Saßmannshausen zum Aufsichtsratsvorsitzenden berufen. Das Speditionsgewerbe ist mit Veba-Vorstand Hermann Krämer (Mitglied im zentralen Allianz-Beirat) und WestLB-Chef Friedel Neuber vertreten, der als VIAG-Aufsichtsrat auch die zweitgrößte deutsche Spedition Kühne & Nagel kontrolliert. Für die Bahnindustrie wurde der Aufsichtsratsvorsitzende der Siemens AG, Hermann Franz (gleichzeitig Aufsichtsrat von Deutscher Bank und Allianz), in das Kontrollgremium gehievt. Die verladende Wirtschaft ist unter anderem mit Nestlé-Präsident Helmut Maucher (mit Sitz im Internationalen Beraterkreis der Allianz) vertreten. Und für die Deutsche Lufthansa sitzt der Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, Horst Köhler, im DB AG-Aufsichtsrat.

1.2 Motivation für die Bahnreform: Die Überlastung der Straßeninfrastruktur

„Das regelmäßig auftretende Verkehrschaos in unseren Städten, die verstopften Autobahnen und die Flugzeuge,

die in Warteschleifen am Himmel kreisen, signalisieren die Überlastung unseres Verkehrssystems", erkannte der Vorstandssprecher der Deutschen Bank, Hilmar Kopper. „Nur wenn es gelingt, den Verkehrsinfarkt zu vermeiden, wird es möglich sein, daß sich die Wachstumskräfte der deutschen Wirtschaft voll entfalten können."

Alle bekannten Prognosen sagen eine Verschärfung des Problems der überlasteten Straßen voraus. Auch nach einer Schätzung der Deutschen Bank (Studie „Verkehr 2000") ist in den neunziger Jahren mit einer deutlichen Beschleunigung des Verkehrswachstums zu rechnen. Das Verkehrsaufkommen im Personenverkehr wird danach seine Wachstumsrate auf 1,5 % pro Jahr erhöhen und damit gegenüber der Vordekade verdoppeln, wobei das Hauptgewicht weiter vom motorisierten Individualverkehr getragen wird. Der Straßengüterfernverkehr dürfte um 4 % pro Jahr expandieren (nach 3,5 % in den achtziger Jahren), der Straßengüternahverkehr um 3 % jährlich (gegenüber fast Stagnation zuvor).

Nach Jahrzehnten der einseitigen Förderung des Straßenverkehrs mußte es bis zum täglichen Stillstand in Städten und auf Autobahnen kommen, bis die Manager-Elite realisierte, daß es nicht so weitergehen kann wie bisher. Dabei sorgt sich die Deutsche Bank insbesondere um die im Stau stehenden Lkw, die angesichts der zunehmenden Verbreitung der Just-in-time-Produktion in der Industrie unter immer stärkerem Termindruck stehen: „Die zunehmende Staugefahr wäre nicht nur verkehrspolitisch ungünstig, sondern würde auch den pünktlichen Gütertransport beeinträchtigen; ‚just-in-time'-Anlieferungen und schnelle Taktzyklen beim Straßentransport würden erschwert."

Die Konsequenz, die Wirtschaft und Regierungspolitik aus dem (drohenden) Verkehrsinfarkt gezogen haben, ist zum einen, riesige Kapitalien in den Neu- und Ausbau der Straßeninfrastruktur zu stecken. „Der künftig zu erwartende Zuwachs von Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung ist nur zu bewältigen, wenn die Infrastruktur entsprechend quantitativ und qualitativ ausgebaut wird." Dabei wittern die Großbanken durch die private (Vor-)Finanzierung von Autobahnen auch gleichzeitig ein großes Geschäft, das die erhebliche Zinslast kommenden Generationen aufbürdet. Auch die Kreditfinanzierung von Verkehrsleitsystemen u. ä. dürfte den Banken erhebliche Gewinne bescheren.

Dennoch kommt die Deutsche Bank zu dem Ergebnis, daß eine Aufnahme des weitaus größten Teils des prognostizierten zusätzlichen Verkehrs auf den Straßen „auch unter Berücksichtigung einer intelligenten Nutzung der vorhandenen bzw. erweiterten Infrastruktur zu Problemen führen" würde. Und selbst die Großbank gesteht mittlerweile zu, daß „der Infrastrukturausbau selbst wiederum

verkehrsgenerierend" wirkt, d. h. neue Verkehrswege ziehen zusätzlichen Verkehr nach sich und lösen folglich nicht das Problem überlasteter Straßen.

Aus diesen Erwägungen resultiert die zweite Konsequenz, auf die sich die Wirtschaftsführer verständigt haben: Ein Teil des zusätzlichen Verkehrs soll über die Schiene rollen. Auf die europäischen Eisenbahnen kommen daher nach den Vorstellungen der Deutschen Bank „künftig wichtige Entlastungsfunktionen zu. Sie sind aufgefordert, ihr Leistungsangebot gerade auf diesen vom Verkehrszuwachs besonders betroffenen Hauptstrecken quantitativ auszuweiten und qualitativ zu verbessern".

Die systematische Vermeidung von Verkehr liegt allerdings nicht im Interesse von Industrie und Banken; schließlich verspricht der Wachstumsmarkt Verkehr in Zukunft erhebliche Profite. Und auch um eine systematische Verlagerung auf die Schiene geht es nicht. „Die Straße wird auch künftig einen Großteil der Last bei der Bewältigung des steigenden Verkehrsaufkommens zu tragen haben", gibt Hilmar Kopper die Marschrichtung vor. Auch der Aufsichtsratschef und ehemalige Vorstandssprecher der Dresdner Bank, Wolfgang Röller, betont: „Einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene sind Grenzen gesetzt. (...) An eine dramatische Änderung der Verkehrsträgerstruktur ist nicht zu denken."

Es geht um einen breiten Einstieg in den Wachstumsmarkt Verkehr, an dem alle Verkehrsmittel partizipieren sollen – ob sie nun die Umwelt etwas mehr oder weniger belasten.

1.3 Die Ideologie von den Systemeigenschaften von Verkehrsträgern

Deutschlands Spitzenmanager haben im Prinzip schon vor Jahren entschieden, welche Rolle die verschiedenen Verkehrsmittel spielen sollen bzw. dürfen. Seitdem ist viel zu hören von intelligenten Verkehrskonzepten und von „Systemeigenschaften", die den Transportmedien eigen sein sollen. Die gebetsmühlenartige Wiederholung dieser neuen Weisheiten, auf die sich unsere Manager-Community eingeschworen hat, erinnert ein wenig an das langjährige – und schließlich in der Praxis widerlegte – Dogma vom „billigen Atomstrom".

So sehen Hilmar Kopper (Deutsche Bank) und Wolfgang Röller (Dresdner Bank) die „systemeigenen Vorteile" der Eisenbahn in der sicheren Beförderung großer Verkehrsaufkommen über weite Entfernungen. In diesen Bereichen soll die Bahn ihre Leistungsfähigkeit gezielt ausbauen. Bei den Erweiterungsinvestitionen ginge es daher „vordringlich um die Schaffung von Schnellverbindungen zwischen den Ballungsräumen".

Die Bahn soll im wachsenden Verkehrsmarkt in der Europäischen Gemeinschaft insbesondere Entlastung für die überlasteten Autobahnen bringen. Die Deutsche Bank

geht davon aus, daß die Eisenbahn „ihre Vorteile besonders auf jenen stark frequentierten Strecken ausspielen" wird, bei denen „die anderen Verkehrsträger bereits heute gravierende Engpässe aufweisen". Bahn-Strategie sei die „Konzentration auf schnelle Direktzugverbindungen zwischen den regionalen Terminals und Frachtzentren".

Daß das keine sonderlich ehrgeizige Bahn-Strategie ist, zeigt das Szenario des Bankhauses: „Im Vergleich zu den Resultaten unserer Status-quo-Prognose bedeutet dies jedoch immerhin einen Anteilsgewinn der Bahn im Gütertransport und Personenverkehr von etwa zwei Prozentpunkten" bis zum Jahre 2000.

Gleichzeitig mit dem Ausbau von Langstrecken und Hochgeschwindigkeitsstrecken fordert die Bank einen Rückzug aus der Fläche. Das Engagement solle „dort verringert werden, wo die Bahn keine Systemvorteile besitzt". Die Eisenbahn sei in der Bundesrepublik Deutschland „noch immer zu stark im Personennahverkehr vertreten, der insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten für sie nicht rentabel ist. In der Fläche ist die Bahn eindeutig dem Kraftfahrzeug respektive dem Bus unterlegen. Bahnleistungen erfordern eine aufwendige Infrastruktur, die nicht flächendeckend und zugleich kostendeckend vorgehalten werden kann. Als Ersatz für stillgelegte Nebenstrecken sollten allerdings weniger die bundeseigenen Busdienste ausgeweitet werden, sondern vielmehr das private Omnibusgewerbe stärker zur Geltung kommen. Voraussetzung hierfür ist jedoch die Einschränkung der Betriebs- und Beförderungspflicht der Bahn im Nahverkehr", meint die Deutsche Bank.

Ähnliches gelte „im Güterverkehr für den sog. Teilladungsverkehr, der nicht zuletzt als Folge des Trends zur geringeren Eigenfertigung in den Betrieben hohe Wachstumspotentiale verspricht. Auch hier ist die Bahn systembedingt unterlegen, und lokale Netze sind nur unzureichend ausgelastet. Stückguttransporte sollten verstärkt über Speditionen abgewickelt werden. Die Strategie der Bundesbahn, allmählich vom ,Netzdenken' wegzukommen und statt dessen das ,Relationsdenken' zu forcieren, sollte sich nach Auffassung der Deutschen Bank noch schneller durchsetzen. Ein Beispiel ist die Konzentration der Bahn auf wichtige Stückgutbahnhöfe im Rahmen des Konzepts ,Stückgutfracht 88'. Hierbei wird ein gutes Drittel der kleineren Bahnhöfe mit geringeren Transportaufkommen über die Straße statt über die Schiene bedient."

Die Deutsche Bank fordert also weiterhin die Stillegung von Nebenstrecken und faktisch die Stillegung kleiner Güterbahnhöfe. Gleichzeitig werden die verlorengegangenen Marktanteile der Bahn im Güterverkehr als „Güterstruktureffekt" dargestellt. So verlieren angeblich „Eisenbahn-affine" Güter wie Kohle, Eisen und Stahl, Steine und Erden an Bedeutung gegenüber dem starken Wachs-

tum vermeintlich „Lkw-affiner" Güter wie Nahrungs- und Futtermittel, Mineralölerzeugnisse, chemische Erzeugnisse, Fahrzeuge, Maschinen, Halb- und Fertigwaren.

Außerdem wird die Just-in-time-Produktion für den Bedeutungsschwund der Eisenbahn verantwortlich gemacht: „In hochentwickelten Volkswirtschaften nimmt die Bedeutung der Massengüter ab, es werden immer mehr hochwertige, leichte und kleinere Gütersendungen befördert. Der Güterstruktureffekt wirkt sich zu Lasten der Bahn aus. Die veränderten Logistikkonzepte der verladenden Wirtschaft, insbesondere just-in-time, verstärken diesen Effekt zu Lasten der Bahn. (...) Just-in-time-Konzepte sind am ehesten mit dem Lastkraftwagen zu verwirklichen", so die Dresdner Bank.

Die angeblichen Systemeigenschaften berücksichtigen zwar weniger ökologische Belange, korrelieren aber um so mehr mit den Geschäftsinteressen von Banken und Industrie, die am Straßenverkehr kräftig verdienen.

Zur Just-in-time-Produktion: Gerade bei der (umweltpolitisch zweifelhaften) Just-in-time-Produktion hat die Bahn einen gewaltigen Vorteil gegenüber dem Lkw. Denn die Bahn fährt termingenau auf eigenem Gleis, während der Lkw im Stau steht. Doch für die Deutsche Bank bestätigen „Ausnahmen wie die erfolgreiche ‚Just-in-time-Lieferung' zwischen den Daimler-Werken in Sindelfingen und Bremen mit der Bahn (...) eher die Regel". Daß es sich dabei keineswegs um eine Ausnahme handelt, beweisen beispielsweise Just-in-time-Konzepte der DB AG mit der Opel AG, der Daimler-Benz Aerospace Airbus GmbH oder mit der B. Braun Melsungen AG.

Zum Güterstruktureffekt: Die These, Schwerlastgüter wie Kohle, Eisen und Stahl etc. seien traditionelle Güter für den Schienenverkehr und die Binnenschiffahrt, wohingegen Halb- und Fertigwaren etc. am besten auf der Straße zu befördern seien, ist unhaltbar. „Sie ignoriert zum einen die Verkehrsgeschichte – die Massengüter kamen auf die Schiene, weil der aufsteigende Eisenbahnverkehr die damals lukrativste Fracht auf sich zog und oftmals von der Binnenschiffahrt abwarb. Zum anderen übersieht diese Argumentation, daß der Schienenverkehr spätestens seit Aufkommen des Containerverkehrs über die ökonomischere, sicherere – und die ökologisch allein vertretbare – Form des Transports gerade dieser Güter der modernen Industriegesellschaft verfügt" (Wolf 1992).

Eine deutliche Sprache sprechen auch die von der DB AG 1994 transportierten Güter. Hiernach entfiel zwar nach dem Gewicht knapp die Hälfte des Güteraufkommens (148 Mio. Tonnen) auf Montangüter und 15 % auf Baustoffe. Auf die angeblich „Lkw-affinen" Investitions- und Verbrauchsgüter entfielen aber immerhin 14 %, auf Mineralöl und -produkte 9 %, auf chemische Erzeugnisse und Düngemittel 8 % und auf land- und forstwirtschaftliche

Produkte sowie Nahrungsmittel 5 %. Da stellt sich die Frage, warum diese „Lkw-affinen" Güter mit der Bahn transportiert wurden und nicht mit dem steuerlich begünstigten Lkw.

Zur Flächenbedienung: Bei der Bedienung der Fläche wird übersehen, daß einstmals die Eisenbahn in der Netzbildungsfähigkeit überlegen war. „Keine Frage, daß die Straße mit der zehnfachen Streckenlänge hier inzwischen mehr zu bieten hat als die Schiene. Nur muß das nicht bedeuten, daß die Bahn jede Eignung zum ,ungebrochenen' Verkehr eingebüßt hätte. Systematisch betrachtet, kann die Bahn zwischen allen Punkten, die einen Gleisanschluß haben, ungebrochen verkehren." Abgesehen davon ist bei fraktionierten Frachten, die im Zielgebiet weit gestreut werden müssen, nicht nur die Bahn, sondern auch der Straßengüterfernverkehr im allgemeinen auf einen separaten Güternahverkehr angewiesen.

Die Ideologie von den Systemeigenschaften wurde bei der DB AG zur Geschäftsphilosophie erhoben. Das Unternehmen konzentriert sich auf den Ausbau der Hauptstrecken und überläßt bei der Flächenerschließung dem Lkw bzw. Pkw das Feld. DB AG-Vorstandsmitglied Eberhard Sinnecker verwahrt sich dagegen, daß „der Lkw zum Buhmann der Nation und die Bahn zum Allheilmittel stilisiert wird". Im Güterverkehr wird mit dem Bau von Güterzentren das eng begrenzte Terrain der künftigen Bahn abgesteckt. 1994 lag die Tonnenkilometerleistung der DB AG auf dem Gebiet Gesamtdeutschlands bereits unter der Tkm-Leistung der Deutschen Reichsbahn in den Jahren 1987 und 1988.

Mitte 1994 beschloß die DB AG, das Stückgutgeschäft in die Firma „Bahntrans", eine gemeinsame Tochtergesellschaft der DB AG und der Thyssen Haniel Logistik (THL), einzubringen. Seit Mai 1995 übernimmt die Bahntrans auch den Expreßdienst der Bahn. Die Führung bei Bahntrans liegt ganz bei Thyssen. Damit entschieden Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG, ein wichtiges Segment des Schienengüterverkehrs an ein Unternehmen abzugeben, das im Straßengüter-Speditionsgeschäft eine oligopolmäßige Stellung einnimmt und im Stückgutverkehr per Lkw, u. a. mit den Unternehmen trans-o-flex und Deutscher Paketdienst (DPD), Interessen verfolgt, die denen eines Schienentransports entgegengesetzt sind.

So soll der Stückgut- und Expreßgut-Verkehr bundesweit über lediglich 41 schienenorientierte „Frachtzentren" abgewickelt werden. Im Gegenzug sollen sowohl die 254 verbliebenen konventionellen Stückgutbahnhöfe als auch die 355 Expreßgut-Annahmestellen der Bahn geschlossen werden. Die Zubringer- und Verteiler-Dienste von den 41 geplanten Frachtzentren sollen komplett über Lkw abgewickelt werden. Im Stückgut- wie im Expreßgut-Verkehr ist im sog. Hauptlauf eine Quote über die Schiene von etwa

70 % vorgesehen. Das bedeutet künftig einen größeren Anteil für die Straße. Denn im Moment geht im Hauptlauf fast alles über die Schiene. Gefahrguttransporte werden komplett auf die Straße verlagert.

Für den Kombinierten Güterverkehr, der über die Bahn und den Lkw abgewickelt wird, stehen derzeit bundesweit 80 Terminals (Umschlagbahnhöfe) zur Verfügung, zehn Terminals sind in Planung und über weitere 20 Standorte wird nachgedacht. Fast alle Terminals liegen auf dem Gebiet der 17 großen Wirtschaftszentren der Bundesrepublik Deutschland konzentriert. Die Erschließung der Fläche wird hierbei vollständig dem Lkw überlassen. Strecken unter 250 km werden nach der Philosophie der DB AG ohnehin über die Straße abgewickelt. Diese Art von Kombiniertem Verkehr dient letztlich nur dazu, daß die Schiene hilft, Engstellen im Straßengüterverkehr zu überwinden.

Um Zeit, Personal und Kosten für das Rangieren zu sparen, sollen nach Angaben der DB AG vornehmlich komplette Züge zwischen den großen Wirtschaftszentren pendeln. Von wenig befahrenen Strecken möchte sich die Bahn im Güterverkehr völlig zurückziehen. Mittelfristig soll die Zahl der Rangierbahnhöfe von 36 auf zwölf sinken, die der Umschlagstationen von 255 auf 100. Automatische Kupplungen, die das Rangieren und die Bedienung von Nebenstrecken wesentlich kostengünstiger gestalten könnten, möchte die DB AG erst mittelfristig einführen.

Der Kombinierte Verkehr war 1994 beim Güterverkehr der DB AG mit 10 % (nach Tonnen) bzw. mit 20 % (nach Tonnenkilometern) beteiligt. Der umweltfreundliche, konventionelle Ladungsverkehr (Ganzzug- bzw. Einzelwagenverkehr), bei dem der Zug praktisch von Fabrik zu Fabrik fährt, machte noch 89 % bzw. 79 % aus. Doch die Unternehmenspolitik der DB AG läßt nach Einschätzung der Deutschen Bank erwarten, daß sich der Kombinierte Verkehr auf Kosten des konventionellen Ladungsverkehrs entwickeln wird.

Die Flächenerschließung des Schienengüterverkehrs nimmt mit jeder stillgelegten Nebenstrecke massiv ab. Selbst die „Kombiverkehr GmbH", eine gemeinsame Tochter von der DB AG und verschiedenen Spediteuren, beklagte im Juni 1995, daß die Bahn zwar die „Rennstrecken" im nationalen Güterverkehr preislich attraktiver gestalte; dies geschehe allerdings nur auf Kosten der weniger stark frequentierten Routen. Hintergrund der Kritik war ein Rückgang des Inlandsumsatzes von 6 % im Kombinierten Verkehr. Die Preispolitik der DB AG führte 1994 hier zu einer merklichen Verlagerung des Güterverkehrs auf die Straße. Dagegen nahm der Kombinierte Verkehr ins europäische Ausland lehrbuchgemäß deutlich zu.

Wie stark die DB AG auf den Kombinierten Verkehr unter hoher Lkw-Beteilung setzt, zeigt sich auch darin, daß sie für Industriegleisanschlüsse – anders als in der Vergan-

genheit – kaum noch Finanzierungshilfen gibt. Gerade Industriegleise bieten aber die Möglichkeit, Verkehr systematisch auf die Schiene zu verlagern.

Auch im Personenverkehr findet ein schleichender Rückzug aus der Fläche statt. Investitionsmittel werden in großem Stil in den Fernverkehr gepumpt, insbesondere in den Ausbau des ICE. Der Schienenpersonennahverkehr unterliegt jedoch dem zweifelhaften Schicksal der Regionalisierung. Das hindert die Bahn jedoch nicht daran, auf einzelnen Nebenstrecken den Personenverkehr bereits einzuschränken oder gar einzustellen und die Bundesmittel auf die Hauptstrecken zu konzentrieren.

1.4 Streckenstillegungen: sogar betriebswirtschaftlich unsinnig

Im gesamtgesellschaftlichen Vergleich ist die Bahn unschlagbar. Das ist im Grunde unbestritten und wurde vielfach aufgezeigt (z. B. Apel 1989). Die DB AG als privatwirtschaftliches Unternehmen begründet ihren Rückzug aus der Fläche, die Stillegung von Nebenstrecken und kleinen Bahnhöfen aber natürlich mit mangelnder Rentabilität. Daß dies völliger Unsinn ist, läßt sich vielfältig belegen.

So rechnete der ehemalige bayerische Wirtschaftsminister, Anton Jaumann, in den achtziger Jahren dem DB-Vorstand vor, „daß umfangreiche Streckenstillegungen nicht einmal betriebswirtschaftlich von Nutzen" seien. Und die GdED Limburg erklärte 1985, sie sei im Besitz einer DB-internen Studie über Streckenstillegungen. Danach sei die Untersuchungsgruppe in zwei Arbeiten 1975 und 1982 zu dem Ergebnis gelangt, daß bei dem größten Teil der Streckenstillegungen in der Fläche das Wirtschaftsergebnis der DB negativ beeinflußt worden sei.

Eine inzwischen recht große Zahl kommunal und privat betriebener Eisenbahnen (bundesweit über 3 000 Bahnkilometer), zeigt, daß die Bahn in der Regel selbst am meisten zur mangelnden Rentabilität von Nebenstrecken beiträgt. Die Wirtschaftspresse stellte immer wieder fest, daß die Privat- und Kommunalbahnen insgesamt profitabel arbeiten und sich keineswegs nur die Rosinen herauspicken würden. Selbst Massen- und Stückgüter, die bei der Bahn als stark defizitäre Sektoren ausgewiesen würden, würden beispielsweise von der privaten Bentheimer Eisenbahn profitabel transportiert.

In erster Linie sind es der schlechte Service im Güternahverkehr und die kundenfeindlichen Fahrpläne, die die Bahn in der Fläche auf das Abstellgleis führen. Beispiele belegen, daß durch eine attraktive Fahrplangestaltung die Bahn auf Nebenstrecken hoch konkurrenzfähig ist. So wurde beispielsweise auf der in den achtziger Jahren von Stillegung bedrohten Nagoldtallinie in Baden-Württemberg allein durch eine Fahrplankorrektur eine Steigerung

der Zugbesetzung um 30 % erreicht. Die Errichtung eines neuen Bahnhofs auf der Strecke Balingen–Laufen gestattete eine Steigerung des Schülerverkehrs um das Fünfzehnfache.

Und die Bahn selbst widerlegt durch eigene Modellversuche im Schienennahverkehr ihre Behauptung, die von ihr betriebene Stillegung von Nebenstrecken sei betriebswirtschaftlich notwendig. So konnten in einem Modellversuch auf der Strecke Bonn–Euskirchen die Fahrgastzahlen durch versuchsweise Erhöhung des Angebots und höhere Attraktivität um 70 % gesteigert werden. Auf „ähnlich positive Werte" verwies der ehemalige Bundesminister für Verkehr, Werner Dollinger, auf der ebenfalls im Modellversuch betriebenen Strecke Wesel–Bocholt.

1.5 Fazit

Die bisherigen Ausführungen zeigen, daß der derzeit zu beobachtende massive Rückzug der Schiene aus der Fläche keineswegs die Folge einer quasi natürlichen Marktentwicklung ist. Vielmehr betreiben einflußreiche Wirtschaftsführer vorsätzlich die Zerschlagung der Bahn als Flächenbahn. Ziel ist die Realisierung einer abgespeckten Schrumpfbahn, die als umfassende Alternative zum klimazerstörenden Straßenverkehr nicht mehr zur Verfügung steht.

Die DB AG sieht – ebenso wie die alte Bundesbahn (schließlich ist das Management nahezu unverändert) – ihre Funktion allein darin, ein Verkehrsangebot für die Engpässe des Straßen- und Luftverkehrs anzubieten, vor allem im stark expandierenden europäischen Langstreckenverkehr. Dort, wo die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsträger erschöpft ist und sich auch nicht beheben läßt, bietet die Bahn ihre Dienste an.

Ausgestattet mit neuen unternehmerischen Freiheiten und mit der im Allgemeinen Eisenbahngesetz geschaffenen Möglichkeiten zur beschleunigten Streckenstillegung betreibt das Unternehmen eine „Skelettierung" der Eisenbahn und verspielt dabei innerhalb kürzester Zeit ein volkswirtschaftliches Vermögen.

2. Strategien und Ausmaß der Zerschlagung der Bahn in der Fläche

Im Zuge der „Bahnreform" wurde Anfang 1994 nicht nur die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn in die privatrechtlich geführte DB AG überführt. Mit dem Gesetz zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 wurde der neuen Bahngesellschaft auch eine sehr komfortable Möglichkeit zur Stillegung von Bahnstrecken eingeräumt.

So bildete die Bahnreform, wie von Kritikerinnen und Kritikern befürchtet, den Startschuß für einen beispiellosen Rückzug der Bahn aus der Fläche und somit für die Entwicklung zur Auto- und Lkw-gerechten Schrumpfbahn. Das Management der

DB AG stellt derzeit die Weichen für die Zerschlagung der Eisenbahn als Flächenbahn. Das Eisenbahn „netz" soll zugunsten des Langstreckenverkehrs und einzelner „Relationen" zusammengeschrumpft werden. Noch nie hat die Bahn Gleisanschlüsse, Güterbahnhöfe und ganze Streckenabschnitte in solcher Eile aufgegeben wie seit der Bahnreform.

Unmittelbar von Stillegung bedroht sind knapp 7 000 von insgesamt etwa 40 000 Kilometern Schienenstrecke. Dabei handelt es sich um die Nebenstrecken der Bahn, die heute ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden. Anfang Oktober 1995 waren bereits 75 Stillegungsverfahren mit einer Streckenlänge von rd. 700 Kilometern abgeschlossen.

Eine zweite große Stillegungswelle im Bereich der Nebenstrecken des Personennahverkehrs, die bis Ende 1997 noch einigermaßen geschützt sind, zeichnet sich bereits ab. Durch die Konditionen bei den Trassen- und Zugkilometerpreisen schafft die Bahn derzeit die Voraussetzungen dafür, daß die Länder und Landkreise künftig den Personennahverkehr auf den Hauptstrecken konzentrieren werden. Viele Nebenstrecken werden aufgrund der überhöhten preislichen Forderungen der Bahn den Personenverkehr einstellen und stillgelegt werden.

Langfristig dürften rd. 50 % des gesamten Bahnnetzes zur Disposition stehen. Dabei handelt es sich um all jene Strecken, die neben dem Schienenpersonennahverkehr nicht auch dem Fernverkehr, nicht zu S-Bahn-Netzen gehören oder nicht als Hauptabfuhrstrecken für den Güterverkehr genutzt werden.

Das ausschließliche Auflisten von Streckenkilometern vermittelt allerdings einen nur sehr unvollständigen Eindruck von der Zerstörung der Eisenbahninfrastruktur als „Netz". So schreiben das Wuppertal-Institut und das Institut für deutsche Wirtschaftsforschung (1995) in ihrer Konzeptstudie zur Flächenbahn: „Der schrittweise Rückzug von der Feinerschließung auf ein Kernnetz mit hoher Nachfragedichte führt zu einem Rumpfnetz, das sich selbst sukzessive von Nachfragepotentialen ausschließt (. ...). So kommt es, daß mittlerweile auch Gemeinden bis an die 100 000 Einwohner, also nach geographischer Konvention Großstädte, selbst im Kernbereich des größten deutschen Ballungsraums keinen Personenverkehrshalt mehr aufweisen, weil bereits hier die Bedienungswürdigkeit negiert wird."

Das Kernproblem der Bahnpolitik – und hier gibt es eine Kontinuität von der alten Bundesbahn bis zur DB AG – liegt in dem beabsichtigten, bewußten und keineswegs in einem marktbedingten Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche: „Übereinstimmend berichtet die Lokalpresse im Fall von Stillegungen einzelner Strecken in ihrem Einzugsbereich, daß die Bundesbahn eine bewußte Politik betreibe, um Fahrgäste aus den Zügen auf die Straße (Pkw und Bus) zu bringen, um mit den so zunächst erreichten Fahrgastrückgängen die spätere Stillegung rechtfertigen zu können" (Wolf 1992).

2.1 Die Stillegung wenig genutzter Güterverkehrsstrecken

In einem ersten Anlauf legt die DB AG die Nebenstrecken still, die nur noch dem Güterverkehr dienen bzw. derzeit ohne jegliche planmäßige Verkehrsbedienung sind. Davon sind bundesweit rd. 7 000 Kilometer Bahngleise betroffen.

Flächendeckend bekamen Landkreise, Städte und Gemeinden im ersten Halbjahr 1995 Post vom Geschäftsbereich Netz, mit der unmißverständlichen Aufforderung, sich zur Übernahme bestimmter Bahnstrecken bereitzuerklären. Andernfalls würde das Stillegungsverfahren eingeleitet. Der § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes („Stillegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen") läßt völlig offen, welche Zeiträume den Kommunen zur Prüfung von Übernahmeangeboten eingeräumt werden müssen.

Mit dem offensichtlichen Ziel, keine aufwendigen Übernahmeverhandlungen führen zu müssen, räumt sie den Landkreisen Entscheidungsfristen von teilweise nur wenigen Wochen ein. Die Landkreise fühlen sich zu Recht überrumpelt, denn eine Übernahmeentscheidung setzt zum einen Betriebs- und Finanzierungskonzepte voraus, und zum anderen müssen dann auch noch die Kreistage entscheiden. Folglich hat auch noch keine der meist betroffenen kleinen Städte und Gemeinden von so einem kurzfristigen Übernahmeangebot Gebrauch gemacht.

Nach der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der PDS „Streckenstillegungen durch die Deutsche Bahn AG" (Drucksache 13/2332) waren Anfang Oktober 1995 bereits 75 Stillegungsverfahren mit einer Streckenlänge von rd. 700 Kilometern abgeschlossen. Lediglich in einem Fall wurde die Genehmigung versagt.

Weitere 30 Stillegungsverfahren mit rd. 142 Kilometern Gesamtlänge waren zu diesem Zeitpunkt von der DB AG beantragt worden. Und 55 Strecken mit einer Gesamtlänge von 721 Kilometern bietet die DB AG derzeit „Dritten" zur Übernahme an. Innerhalb von nur eineinhalb Jahren versucht die DB AG also über 1 500 Kilometer Bahnstrecke abzuwickeln. Im Gegensatz zur Bundesregierung bestätigte das Eisenbahn-Bundesamt telefonisch die Möglichkeit der Stillegung von bis zu 7 000 Kilometern Schienenstrecke innerhalb weniger Jahre.

Das Stillegungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt nach dem neuen § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist praktisch nur noch eine Formsache. Schon drei Monate nach Antragstellung erfolgt der Stillegungsbescheid und sobald nach dem Stillegungsverfahren die sog. „Entwidmung" ausgesprochen und die Planfeststellung rückgängig gemacht worden ist, kann der Geschäftsbereich Immobilien der DB AG beliebige Teilflächen meistbietend

verkaufen. Dies ist nach Angaben der Bundesregierung auch geplant.

Das Eisenbahn-Bundesamt muß über einen Stillegungsantrag innerhalb von drei Monaten entscheiden. Eine Handhabe, die Stillegungsgenehmigung zu versagen, gibt es kaum. Läßt die Behörde die Frist verstreichen, ohne sich gegenüber der DB AG zu äußern, gilt die Genehmigung als erteilt. Doch selbst bei einem Versagen der Genehmigung hat die DB AG spätestens nach einem Jahr einen Rechtsanspruch auf die Stillegung.

In dem Stillegungsantrag muß die DB AG nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes darlegen, daß ihr der Betrieb der Infrastruktureinrichtung „nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind".

Die notwendige Darlegung der Unwirtschaftlichkeit ist kein Problem. Mit dem im Vorfeld drastisch reduzierten Güterverkehr auf den betroffenen Nebenstrecken gelingt der DB AG spielend der notwendige Unwirtschaftlichkeitsnachweis. Denn der Güterverkehr kann die Fahrwegkosten alleine natürlich nicht einspielen.

Welchen Dritten ein Stillegungsangebot zu unterbreiten ist, regelt weder ein Gesetz noch eine Verordnung. Lediglich in einem „Erlaß" des Bundesministeriums für Verkehr vom 15. September 1994 wurde der Kreis „Dritter", denen ein Angebot für die Übernahme einer Infrastruktureinrichtung zu machen ist, bestimmt:

- „Öffentliche und nichtöffentliche Eisenbahnen im Verkehrsbedienungsgebiet der Strecke,
- Inhaber von Privatgleisanschlüssen an der Strecke,
- Gebietskörperschaften, in deren Gebiet die Strecke gelegen ist (Gemeinden, Landkreise, das jeweilige Bundesland),
- Wirtschaftsunternehmen (Verlader), die Sendungen über die stillzulegende Strecke im Laufe der letzten zwei Jahre bezogen bzw. ausgeliefert haben."

In der Praxis setzt sich die DB AG selbst über diesen – ihr entgegenkommenden – Erlaß hinweg. So schränkt das Unternehmen den Kreis Dritter selbstherrlich ein, indem sie beispielsweise Anschließer ignoriert. Darüber hinaus interpretieren DB AG und Eisenbahn-Bundesamt den Erlaß so, daß sie auf Anfragen weiterer Dritter nicht reagieren müssen. Interessierte NE-Bahnen oder potente Eisenbahnvereine, die die DB AG um ein Übernahmeangebot ersuchen, läßt sie zugunsten des unkomplizierteren Streckenabbaus abblitzen.

Eine öffentliche Ausschreibung der von Stillegung bedrohten Strecken wird vom Bundesministeriums für Verkehr mit einer fadenscheinigen Argumentation abgelehnt: Es wäre der DB AG nicht zuzumuten, allen möglichen Interessenten ein Angebot für die Strecke zu unterbreiten und außerhalb der jeweiligen Region gebe es keine in- oder ausländischen Unternehmen, die sich für Nebenstrecken der DB AG interessieren würden.

2.2 Einstellung des Personenverkehrs auf Nebenstrecken mit dem Ziel der Stillegung

Eine zweite große Stillegungswelle im Bereich der Nebenstrecken des Personennahverkehrs zeichnet sich ebenfalls ab. Bis Ende 1997 sind die Strecken mit Personenverkehr noch einigermaßen durch das Regionalisierungsgesetz geschützt. Dennoch reduziert die DB AG klammheimlich den Personenverkehr auf vielen Nebenstrecken.

Die Deutsche Bundesbahn zog sich im Personenverkehr in den letzten drei Jahrzehnten massiv von den Zweigstrecken zurück. Eine solche Entwicklung gab es bei der Deutschen Reichsbahn nur in den sechtziger Jahren. Die gesamtdeutsche DB AG holt nun in Ostdeutschland nach, was die alte Bundesbahn im Westen schon weitgehend erledigt hat.

Da die Kommunen nach § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen Anspruch auf kostenfreie Übertragung von Bahnstrecken haben, auf denen noch Personenverkehr angeboten wird, reduziert die DB AG mit jedem Fahrplanwechsel den Personenverkehr auf Nebenstrecken. In jedem Kursbuch gibt es Strecken mit dem Vermerk „Reiseverkehr eingestellt", teilweise verschwinden Strecken einfach unkommentiert aus den Kursbüchern. Besonders krass wird das Angebot in Ostdeutschland zurückgefahren.

Seit 1994 hat die DB AG auf 23 Strecken mit einer Gesamtlänge von 543 Kilometern den Schienenpersonennahverkehr eingestellt. Auf weiteren 25 Strecken bzw. 543 Kilometern wird die Einstellung derzeit erwogen.

Nach einer anschließenden Streckenstillegung lassen sich die Grundstücke zu Marktpreisen verkaufen. Die Erlöse gehen an das Bundesministerium der Finanzen. Die Bundesregierung hat also ein hohes Interesse an der Stillegung von Bahnstrecken. Sie erwartet durch den Verkauf „nicht bahnnotwendiger" Grundstücke einen Verwertungserlös von mehr als 13 Mrd. DM.

Mit der Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs dürften bald auch Länder und Kommunen kräftig dazu beitragen, daß der Reiseverkehr auf einer großen Zahl von Nebenstrecken eingestellt wird. Denn mit der Einführung des Bestellerprinzips entsteht die Notwendigkeit, daß zwischen allen (hoch verschuldeten) Kommunen entlang einer Bahnstrecke ein Konsens über die finanziel-

le Beteiligung zum Einkauf eines bestimmten Bahnangebots erzielt wird. Denn es gibt kaum eine Bahnstrecke, die ausschließlich eine kreisfreie Stadt oder einen Landkreis bedient, also eine von der Konsensfähigkeit überschaubare Gebietskörperschaft. Die Regionalisierung droht zur großangelegten Stillegungsaktion auszuarten.

Neben dem Zurückfahren des Personenverkehrs betreibt die DB AG im Schatten der Streckenstillegungen bundesweit einen unauffälligen Rückbau der Eisenbahninfrastruktur. So werden seit Jahren im Rahmen des Programms „RZ 2000" (Rationalisierter Zustand 2000) in großem Umfang Gleisanlagen von – nach Ansicht der DB AG – überflüssigen Weichen, Gleisen, Sicherungs- und Kommunikationsanlagen befreit. Nach Angaben der Bundesregierung wurden bis August 1995 1 140 Kilometer Betriebsgleise und 7 501 Weicheneinheiten endgültig stillgelegt, ausgebucht bzw. rückgebaut.

Durch den Abbau von Kreuzungsgleisen verhindert die DB AG auf vielen Nebenstrecken die Einführung eines Stundentakts. So sind durch den Rückbau von Kreuzungsbahnhöfen auf der Flöhatalbahn die fahrplanmäßigen Anschlüsse in Flöha (nahe Chemnitz) deutlich verschlechtert worden, und es kommt zu längeren Wartezeiten.

Es bestehen berechtigte Zweifel daran, daß die DB AG „RZ 2000"-Maßnahmen, die Kapazitätseinschränkungen zur Folge haben, beim Eisenbahn-Bundesamt beantragt. Hierzu wäre sie jedoch nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes verpflichtet.

2.3 Mit Trassenpreisen gegen den Schienenverkehr in der Fläche

Der seit Juli 1994 offiziell vorliegende Trassenpreiskatalog der DB AG zementiert die im Verhältnis zur Straße bestehenden Wettbewerbsverzerrungen. Außerdem berücksichtigt er weder die sozialen noch die ökologischen Komponenten bei der Bemessung der Wegekosten.

Mit der Anlastung der vollen Infrastrukturkosten ohne vorherige Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen ist ein idealer Hebel gefunden worden, die DB AG zu einer Politik der verbrannten Erde zu zwingen, d. h. ihr Streckennetz und ihre Betriebsanlagen drastisch und unwiederbringlich zu reduzieren.

Wenngleich mit der Bahnreform eine Trennung zwischen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen versprochen wurde, verlangt das Deutsche Bahn Gründungsgesetz unter dem Dach der DB AG lediglich eine Trennung der Rechnungsführung für beide Bereiche. So muß zwar auch der DB AG-eigene Personen- und Güterverkehr für die Beanspruchung der Schieneninfrastruktur Trassengebühren entrichten. Doch es ist kein Wunder, daß für die Konzernschwestern die Konditionen in dem sog. „Trassenpreis-

katalog" deutlich günstiger gestaltet wurden als für die externe Konkurrenz.

Das Trassenpreissystem wurde so gestaltet, daß praktisch nur der Verkehrsbereich der DB AG in den Genuß von „Mengenrabatten" gelangen kann. Denn der Mengennachlaß beginnt erst bei 14 Millionen Zugkilometern pro Fahrplanjahr. So ergibt sich nur für die DB AG eine günstige Rabattierung bis zu 20 %, während alle anderen NE-Bahnen, die auf DB AG-Gleisen verkehren, praktisch überhaupt keinen Mengenrabatt zu erwarten haben.

Beispielsweise würde ein Schienenverkehrsunternehmen, das den gesamten Nahverkehr in Rheinland-Pfalz übernimmt, nur 2 % Rabatt bekommen. Der gesetzlich vorgeschriebene „diskriminierungsfreie Zugang" zur Eisenbahninfrastruktur wird damit von der DB AG unterlaufen.

Insofern ist der Deutschen Bank zu widersprechen, die in ihrem „Company Report" über die DB AG behauptet, mit der Bahnreform sei die Trennung von Fahrweg und Transport im Sinne der EG-Richtlinie 91/440 vorgenommen worden und mit dem Trassenpreissystem sei das Schienennetz für Dritte „diskriminierungsfrei" geöffnet worden. Dieser Behauptung steht schon allein die Vermutung der Großbank entgegen, es sei „nicht davon auszugehen, daß durch die Trassenöffnung für Dritte die DB AG größere Marktanteilsverluste hinnehmen muß".

Für den Verkehrsminister des Landes Rheinland-Pfalz, Rainer Brüderle, „mißbraucht" die DB AG mit der Mengenrabattregelung „bei der Vermarktung des Fahrweges ihre Monopolstellung, um sich selbst zu begünstigen und neue Wettbewerber abzudrängen". Daß die DB AG auf die Kritik an ihrer Monopolstellung im Schienenverkehr auf Ausweichmöglichkeiten im Straßen- und Luftverkehr verwies, ist selbst für Minister Rainer Brüderle, Mitglied im Mainzer Beirat der Deutschen Bank, „geradezu grotesk".

Die Mengenrabattregelung sei „völlig wettbewerbsverzerrend und läuft dem Ziel der Regionalisierung zuwider". Der Minister forderte, daß der Zugang zum bundesweiten Netz der Bahn allen Schienenverkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen offenstehe. Mit den „überzogenen Preisvorstellungen" von durchschnittlich 10 DM je Zugkilometer sei ein wirtschaftlicher Betrieb des Nahverkehrs nicht machbar, und es bestehe „die Gefahr, daß Zugangebote verringert und viele Strecken über kurz oder lang stillgelegt werden müssen", warnte das Ministerium.

Nach der Intervention aus Rheinland-Pfalz stellte die DB AG eine Senkung der Trassenpreise von 10 DM auf durchschnittlich 5 DM je Zugkilometer in Aussicht. Das läßt erahnen, wie massiv überzogen die Trassenpreise der DB AG waren und vermutlich nach wie vor sind.

Zum Vergleich: Die Hohenzollerische Landesbahn zahlte bisher für die Mitbenutzung der DB-Strecke Sigmarin-

gen–Tuttlingen durch ihre Schienenbusse 1,30 DM je Zugkilometer. Für die 1992 neu gegründete Bodensee-Oberschwabenbahn wurde dieser Kostenansatz übernommen. In diesem Bereich (1,20 DM pro km) bewegte sich auch die Benutzungsgebühr, die 1991 in Zusammenhang mit der geplanten Regionalbahnstrecke Kaarst–Mettmann genannt wurde.

Mit dem Trassenpreissystem wird insbesondere der Schienenverkehr in der Fläche benachteiligt. Die DB AG differenziert die Trassenpreise nur sehr unzureichend nach der Strecken- und Zugqualität.

Die Gesellschaft für fahrgastorientierte Verkehrsplanung führte auf Basis des Trassenpreiskatalogs vom 1. Juli 1994 einige Modellrechnungen durch und wies nach, daß auf diese Weise der Nebenstreckenverkehr der Bahn den Hochgeschwindigkeitsverkehr subventioniert.

Auf den bestehenden Fern- und Nebenstrecken ist es unmöglich, die Kosten eindeutig den verschiedenen Verkehrsarten zuzuschreiben. Daher sind in diesem Bereich exakte Aussagen über die Wegekostendeckungsgrade der verschiedenen Sparten unmöglich. Eigenartig ist aber, daß für einen 50 t schweren Leichttriebwagen auf einer elektrifizierten Hauptstrecke 11 DM je Zugkilometer Trassenpreis gefordert werden, für einen 900 t schweren ICE 16 DM und einen 2 500 t schweren Güterzug 12 DM.

Es drängt sich der Verdacht auf, daß das gesamte Trassenpreissystem darauf angelegt ist, die als „eigenwirtschaftlich" geltenden Unternehmensteile Fern- und Güterverkehr über die Fahrwegkosten zu subventionieren. Subventionsgeber ist der Nahverkehr, die einzige Sparte, die durch das Bestellerprinzip im Zuge der Regionalisierung offiziell noch Zuwendungen der öffentlichen Hand erhalten darf.

Das Befahren holpriger 20 km/h-Zweigstrecken ist nicht wesentlich preisgünstiger als das Befahren akzeptabler Hauptstrecken. Bei den Nahverkehrsleistungen wird ebenfalls nicht unterschieden, ob ein Altbau-Schienenbus oder ein moderner Triebwagen zum Einsatz kommt. Ebenso wird nicht zwischen langen Eilzügen, S-Bahn-Doppelstockzügen oder Kurzzügen auf Zweigstrecken differenziert.

Durch den linearen Anstieg des Trassenpreises mit der Fahrtenhäufigkeit werden elementare Kostenstrukturen, wie die hohen Fixkosten für die Streckenvorhaltung, ignoriert. Das hat zur Konsequenz, daß die vielfältigen Bemühungen, im Rahmen eines Integralen Taktfahrplans kleine und leichte Zugeinheiten in dichter Taktfolge einzusetzen, konterkariert werden.

Verheerend daran ist, daß die Länder und Landkreise sich auf diese Kostenstruktur einstellen. Da sie vom Bund etwa genau so viele Mittel für den Schienenpersonennahver-

kehr bekommen, wie für das derzeitige Angebot erforderlich, werden sie vermehrt das Zugangebot auf den Hauptstrecken verbessern und auf den Zweigstrecken, die in der Regel weniger Fahrgäste aufweisen können, verschlechtern. Denn ein Zugkilometer kostet ja überall das gleiche.

Die DB AG sieht im Fall konkurrierender Eisenbahnverkehrsgesellschaften eine Trassenvergabe an die meistbietenden Kunden vor. Vermutlich werden das dann allerdings nicht die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs sein.

Bleibt das gegenwärtige Preissystem erhalten, werden künftig rd. 50 % der vom Bund an die Länder verteilten Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr für die Bezahlung der Trassennutzung an die DB AG aufgewendet werden müssen. Ohne eine grundsätzliche Änderung des Trassenpreissystems werden ab 1998 erhebliche Kapazitäten von der Bahn auf den heute kostengünstigeren Bus verlagert werden.

Auch wenn die DB AG in einigen Jahren ihr Trassenpreissystem modifizieren sollte, dürfte sie bis dahin längst erreicht haben, daß auf einem Großteil der Nebenstrecken der Personenverkehr eingestellt und die Strecke stillgelegt wurde. Die Strecken für einen kostengünstigen Nahverkehr in der Fläche werden den Ländern dann nicht mehr zur Verfügung stehen.

3. Das Schienenwegesicherungsgesetz in der Begründung

Der Schienentransport ist unter allen Transportarten der umweltfreundlichste, bei richtigem Einsatz komfortabelste und, gesamtgesellschaftlich gesehen, kostengünstigste. Ziel einer alternativen Verkehrskonzeption muß sein, daß der Transport von Menschen und Gütern auf Schienen wieder zur vorherrschenden Transportform wird. Auf der Grundlage einer Verkehrsvermeidungspolitik würde sich bei einer solchen Verkehrskonzeption die Beförderungsleistung von Eisenbahnen und Stadtbahnen in Westdeutschland um rd. 50 % und in Ostdeutschland aufgrund der Einbrüche zwischen 1989 und 1992 noch etwas stärker erhöhen. Das erfordert jedoch, erstens, daß der Schienenverkehr in der Fläche vollständig erhalten bleibt, und zweitens, daß bereits stillgelegte Nebenstrecken wieder in Betrieb genommen werden (Wolf 1992).

3.1 Zum Stillegungsmoratorium

Die bisherigen Erfahrungen mit der neuen Eisenbahn-Gesetzgebung machen deutlich, daß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Basis für eine zügige Abwicklung des Schienenverkehrs in der Fläche durch die DB AG darstellt.

Um das Schlimmste zu verhindern, bleibt in der derzeitigen Situation nur die Möglichkeit, zunächst durch ein Moratorium jegliche Streckenstillegungen zu stoppen.

Denn durch die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs dürfte sich die (ohnehin schon ungleiche) Wettbewerbssituation der Bahn gegenüber Pkw und Bus innerhalb kürzester Zeit dramatisch verschlechtern. Das Bestellerprinzip und die Kosten für zusätzliche Schienenverkehrsleistung dürften angesichts leerer Kassen von Ländern und Kommunen eine massive Stillegungswelle ins Rollen bringen.

Da dies jedoch dem (vermeintlichen) Sinn der Bahnreform und jeglicher ökologischer und sozialer Vernunft widerspricht, ist der gegenwärtigen Umbruchphase durch ein Stillegungsmoratorium für die gesamte Schienenwegeinfrastruktur von mindestens fünf Jahren zu begegnen.

3.2 Zum Bahntrassenschutz

Neben einem Stillegungsstopp ist es eine vorrangige Aufgabe, stillgelegte Bahntrassen zu schützen, um diese für eine zukünftige Nutzung für den Bahnverkehr möglichst unbeschadet zu erhalten.

Insbesondere ist die sog. „Entwidmung" (Entplanfeststellung) zu verhindern. So ist bei einer späteren Reaktivierung kein erneutes Planfeststellungsverfahren notwendig. Denn sollte sich die gegenwärtige Strategie der DB AG durchsetzen, wird die Bahn als Basis für eine ökologische Verkehrswende ausfallen, da ihr dann Trassen und Kapazitäten fehlen werden, die sich allein schon wegen planungsrechtlicher Fristen nicht einmal langfristig rekonstruieren lassen, vom Finanzaufwand ganz zu schweigen (Frenz 1995).

Ein kurzfristiger Neubau einer Bahnstrecke ist völlig ausgeschlossen. Aufgrund der hohen Grundstückspreise sind neue Bahnstrecken nur ausgesprochen schwer finanzierbar. Zudem sind nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz grundsätzlich keine neuen Bahnübergänge mehr zulässig. Beim Neubau werden also aufwendige und teure Brückenbauten notwendig.

Das derzeitige Management der DB AG zerstört durch „Immobilienverkäufe" die Substanz für einen künftigen Eisenbahnbetrieb. So werden keineswegs nur „nicht bahnnotwendige" Grundstücke verkauft. Aus einem im November 1993 vom Bundesministerium der Finanzen vorgelegten Bericht geht hervor, daß zwecks kurzfristiger Haushaltssanierungen private Makler mit dem Verkauf von 4 000 bis 5 000 im Eigentum von Bundesbahn und Reichsbahn befindlichen Grundstücksobjekten im Gesamtwert von 11 Mrd. DM beauftragt werden sollten. In dem Bericht sind auch Liegenschaften enthalten, die heute noch bahnnotwendig sind, aber zugunsten einer Veräußerung freigemacht werden sollen, um so „Filetstücke" an Standorten anbieten zu können, die für Immobilienspekulanten attraktiv sind.

Vor dem Immobilienverkauf zu schützen sind nicht nur stillgelegte Bahntrassen sondern auch in den Gründerjahren der Eisenbahnen entlang der Bahntrassen erworbene Geländestreifen und Reserveflächen. Diese könnten eines Tages nach einer ernsthaften Reform bundesdeutscher Verkehrspolitik betriebsnotwendig werden. Gerade in den Ballungsgebieten werden zusätzliche Gleise und kreuzungsfreie Verzweigungsbauwerke eine Voraussetzung sein, um Verkehrsanteile sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr in größerem Umfang zugunsten der Bahn zu verschieben.

Für einen umfassenden Schutz der mittelfristig notwendigen Betriebsflächen und Bauwerke der Bahn ist generell ein Verbot der „Entwidmung" und des Verkaufs gesetzlich zu verankern. Dies erfordert auch die rechtlich bindende Berücksichtigung der Bahninfrastruktur in den Kommunen und Ländern.

3.3 Zur Übertragung von DB AG-Strecken für den Schienenpersonennahverkehr

Der § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen („Übertragung von Liegenschaften auf Dritte") sieht in nicht nachvollziehbarer Weise vor, daß die DB AG nur dann Bahnstrecken an eine Gebietskörperschaft übertragen muß, wenn diese zuletzt für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wurde.

Ein Übertragungsanspruch von der DB AG heruntergewirtschafteter reiner Güterverkehrsstrecken besteht also nicht, selbst wenn eine Gebietskörperschaft die Strecke künftig dringend für die Sicherstellung eines vernünftigen Schienenpersonennahverkehrs benötigt. Die Unterscheidung zwischen Güter- und Personenverkehrsstrecken ist im Flächenverkehr völlig unsinnig, da für die künftigen Betreiber und Betreiberinnen beide Geschäftsbereiche zum wirtschaftlichen Erfolg notwendig sind.

Demgegenüber ist vorzusehen, daß auch Güterzugstrecken der DB AG kostenfrei an die Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs übertragen werden. Der § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen muß von dieser nicht notwendigen Voraussetzung zur Streckenübernahme befreit werden.

Die künftige Aufgabenzuweisung einer Strecke muß im Vordergrund stehen. Wenn eine Kommune an der Übernahme einer Strecke interessiert ist, so darf es keine Rolle spielen, ob derzeit Personen- oder Güterverkehr durchgeführt wird. Entscheidend muß sein, daß sie die Strecke für die Schienenverkehrserschließung ihrer Region benötigt. Und hierbei kann auch die Schienenanbindung eines neuen Gewerbegebietes von öffentlichem Interesse sein, um die Region vor Lkw-Durchfahrten zu bewahren.

3.4 Zu Betriebsform und Finanzierung der Schienenwegeinfrastruktur

Der Bundesrat hatte in der Auseinandersetzung um die Bahnreform gefordert, das Eigentum am Schienennetz nicht der zu gründenden DB AG zu übertragen, sondern beim Bund zu belassen. Diese Forderung des Länderrats war von der Sorge getragen, daß private Investoren überall dort, wo sich über Benutzungsentgelte für bestimmte Strecken nicht die erwünschten Renditen erzielen ließen, ihr eingesetztes Kapital durch eine zweckentfremdete Verwertung der Immobilie Bahn absichern würden. Der Vorstoß der Länder hatte allerdings keinen Erfolg.

Die Übertragung des Regional- und Nahverkehrsnetzes in Landesschienengesellschaften erscheint sinnvoll, da sich in der Vergangenheit gezeigt hat, daß die Bundesländer ein merklich höheres Interesse am Erhalt ihrer Nebenstrecken haben als ein Bundesunternehmen. Die teilweise geforderte Gliederung in Bundes-, Landes- und Kreisschienenwege ist dagegen wenig praktikabel, da es kaum eine Bahnstrecke gibt, die ausschließlich einen Landkreis bedient. Die meisten Bahnverbindungen überfahren die Grenzen von Landkreisen und Regierungsbezirken, wenn sie von der Streckenführung her sinnvoll sein sollen. Die ebenso notwendigen Bahnlinien über die Landesgrenzen hinweg dürften durch eine enge Kooperation der Landesschienengesellschaften sinnvoll betrieben werden können.

Dieses Modell würde an die positiven Erfahrungen in der Schweiz anschließen, wo die Kantone ihren Beitrag dazu leisten, den Erhalt von Bahnstrecken zu sichern.

Die Schienenwegfinanzierung über den Bund ist notwendig, um die seit Jahren kritisierten Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der Straße endlich abzubauen. Eine Gleichstellung in der Weise, daß der Straßenverkehr ebenso wie die Schiene für die eigenen Wegekosten aufkommen soll, ist im Falle einer Erhöhung der Mineralölsteuer im notwendigen Umfang und vor allem innerhalb eines akzeptablen Zeitraums aufgrund der geplanten stufenweisen Erhöhung kaum realisierbar. Die Erhebung von Straßenbenutzungsgebühren (road pricing) läßt ebenfalls keine kostendeckenden Einnahmen erwarten, da die gewaltigen Investitionen in die notwendigen Anlagen ein Interesse an einem weiter wachsenden Straßenverkehr erwarten lassen. Eine kurzfristige Angleichung der Belastungen des Straßenverkehrs an die der Bahn ist bei diesem Modell ebenfalls nicht realistisch.

Für eine kurzfristige Finanzierung der Schienenwegeinfrastruktur kommt also nur der Bundeshaushalt in Betracht. Durch eine indirekte Beanspruchung des Mineralölsteueraufkommens käme es hierdurch auch zu einer ökologisch wünschenswerten Umwidmung von Mitteln aus dem Straßenverkehr auf die Schiene.

Eine Beteiligung der Bundesländer oder gar der Kommunen an den Kosten für die Schienenwegeinfrastruktur ist nicht sinnvoll, da bereits in der Vergangenheit vom Bund in erheblichem Umfang Aufgaben auf diese Ebenen abgewälzt wurden, ohne für weitere Einnahmen zu sorgen. Der Bund hat hingegen die gesetzlichen Möglichkeiten, durch eine Anhebung von Steuern für die notwendigen Einnahmen zu sorgen, ohne sich weiter zu verschulden.

Gerade die kurzfristige Übernahme der Schienenwegeinfrastrukturkosten durch den Bund ist in der jetzigen Umbruchphase im Nahverkehr dringend notwendig. Durch die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs droht nämlich akut eine massive Verlagerung von Verkehrsleistung von der Bahn auf den Busverkehr wie es auch von Industrie und Banken gefordert wird. Unter heutigen Kostenstrukturen kostet der gefahrene Buskilometer im Überlandverkehr rd. 3 DM, dagegen die gleiche Distanz mit einem Triebwagen VT 628 inklusive aller Infrastrukturkosten rd. 20 DM. Der Bus belastet jedoch erheblich stärker die Umwelt als die Bahn. Darüber hinaus zeigt die Praxis, daß Nahverkehrsangebote auf der Schiene ein erheblich größeres Kundenpotential von der Straße abwerben können als Buslinien. Es muß endlich eine an Gemeinwohl und Ökologie orientierte Regelung der Wegekosten durchgesetzt werden.

Die Übernahme der Schienenwegekosten durch den Staat ist in einigen europäischen Ländern bereits realisiert worden. In Schweden zahlt die Bahn analog zur Straße nur rd. 10 % ihrer tatsächlich anfallenden Wegekosten. Noch weiter gehen die Niederlande, wo der Staat die Infrastrukturkosten der Bahn zu 100 % übernimmt. Und dies steht keineswegs in Widerspruch zu europäischem Recht.

3.5 Zur Förderung von Industriegleisanschlüssen

Hohe Kapitalkosten für den Bau von Industriegleisanschlüssen behindern in vielen Fällen, daß die Eisenbahn bei den Logistikkonzepten der verladenden Wirtschaft zum Zuge kommt.

Durch staatliche Zuschüsse sowie durch ein gesetzliches Gebot könnte der Anschluß von Fabriken und Gewerbegebieten vorangetrieben werden. Die DB AG könnte dann keine Kostenrechnungen aufmachen, wonach sich ein Schienenanschluß finanziell nicht lohne und daher der Lkw zum Zuge kommen müsse.

Nach Jahrzehnten der einseitigen Straßenbauförderung ist es unerläßlich, im Bereich der Industriegleisanschlüsse eine nachholende Entwicklung einzuleiten und hierfür die nötigen finanziellen Mittel zur Verfügung zu stellen. Derzeit verschließt sich die Bundesregierung einer aktiven Förderung von Industriegleisanschlüssen.

Durch ein gesetzliches Gebot zum Industriegleisbau würde ein günstiger Zugang zur Bahninfrastruktur wieder ein

entscheidendes Kriterium für die Standortwahl von Unternehmen werden. Und weil sich der Erwerb kostengünstiger Grundstücke in der Nähe eines Bahngleises in ländlichen Gebieten leichter realisieren läßt, hätte dies auch den positiven Effekt, daß Arbeitsplätze außerhalb der Ballungszentren entstünden.

3.6 Zum neuen Management der DB AG

Wie ausführlich dargelegt wurde, ist das derzeitige Management der DB AG nicht gewillt, die Bahn zu einer grundsätzlichen Alternative zu den übrigen, umweltbelastenden Verkehrsträgern auszubauen.

Die Misere der Bahn ist nicht primär durch Beamtenrecht, Nebenstrecken, den Nahverkehr oder andere, seit Gründung der Deutschen Bundesbahn von Regierung und Bahnvorstand kultivierte Sündenböcke, verursacht worden, sondern durch das Hinnehmen einer seit Jahrzehnten andauernden staatlichen Auto-Vorrangpolitik durch den Vorstand der Deutschen Bundesbahnen.

Die weitgehende Übernahme des alten Bundesbahn-Vorstands in den Vorstand der DB AG zeigt, daß die alte Unternehmenspolitik im Grundsatz fortgesetzt werden soll. Zwar ist aufgrund der neuen unternehmerischen Freiheiten durchaus eine höhere Motivation des neuen/alten Bahnmanagements zu erwarten. Die jüngsten Entwicklungen und die erklärte Unternehmensphilosophie der DB AG machen allerdings deutlich, daß dieser Motivationsschub in erster Linie für eine noch zügigere Demontage der Bahn in der Fläche genutzt werden wird. Auch die Besetzung des Aufsichtsrats mit Repräsentanten der konkurrierenden Verkehrsträger und der Großbanken ist skandalös.

Der Bund besetzt als alleiniger Aktionär der DB AG den Aufsichtsrat des Unternehmens. Dieser wiederum kontrolliert den Vorstand und bestimmt dessen personelle Zusammensetzung.

Der Vorstand der DB AG hat bereits mehrfach gegen das Aktienrecht verstoßen, ohne daß der Aufsichtsrat (aus nachvollziehbaren Gründen) tätig wurde. Folglich hat die geschädigte Alleinaktionärin, die Bundesrepublik Deutschland, rechtlich die Handhabe, den Aufsichtsrat der DB AG vorzeitig auszuwechseln und im Sinne des Aktienrechts neu zu besetzen.

Gemäß den §§ 93, 116 und 117 des Aktiengesetzes sind Vorstand und Aufsichtsrat verpflichtet, „die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden". Es dürfen vorsätzlich keine Entscheidungen getroffen oder gebilligt werden, die zum finanziellen Schaden des Unternehmens führen. Genau dies ist aber bereits mehrfach geschehen:

1. Der Aufsichtsrat für Verkehr beschloß im Juli 1994, sich an der „technologisch unausgereiften" (Prof. Gerd Aberle, Wissenschaftlicher Beirat des Bundesministeriums für Verkehr) Magnetschnellbahn Transrapid zu beteiligen. Vor allem aber soll der Transrapid zwischen Hamburg und Berlin auf einer Strecke verkehren, auf der er in direkter Konkurrenz zur parallelen Strecke der DB AG fährt, die bereits ausgebaut wird.

2. Im Sommer 1994 begann die DB AG mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg–Ingolstadt. Diese Entscheidung war zugleich eine Entscheidung gegen eine Führung über Augsburg. Der Bundesrechnungshof rügt in einem vertraulichen Papier, daß sich die DB AG damit „nicht für die wirtschaftlichere Variante" entschieden habe. Die Streckenführung über Ingolstadt sei extrem unwirtschaftlich. Eine erneute massive Verschuldung der DB AG ist bereits absehbar.

3. Im Juli 1994 beschloß der Aufsichtsrat der DB AG, das gesamte Stückgutgeschäft in die Firma Bahntrans einzubringen, an welcher die Thyssen Haniel Logistik (THL) 50 % der Anteile hält. Damit entschieden Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG, einen wichtigen Teil des Schienengüterverkehrs den Interessen des Straßengüterverkehrs unterzuordnen.

Mit diesen gravierenden Entscheidungen zu Lasten des Schienenverkehrs verstießen Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG gegen die geforderte Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit nach den §§ 93 und 116 des Aktiengesetzes.

Das komplette Management der DB AG ist daher rundzuerneuern und mit ebenso engagierten wie kompetenten Befürworterinnen und Befürwortern einer Flächenbahn zu besetzen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333